

COMMISSIONE IX  
LAVORI PUBBLICI

III.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 APRILE 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

**INDICE**

	PAG.
<b>Comunicazione del Presidente:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	11
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale (590) . . . . .	11
PRESIDENTE . . . . .	11, 13, 21
TOGNI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	11, 17, 18, 20
CAMANGI . . . . .	13
ANGELINI GIUSEPPE . . . . .	14
CECCHERINI . . . . .	14
DELFINO . . . . .	15
CERVONE . . . . .	15
SARTI . . . . .	16
AMENDOLA PIETRO . . . . .	16, 17, 18
MISÈFARI . . . . .	18
BUSETTO . . . . .	18
DE PASQUALE . . . . .	20

**Comunicazione del Presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che i deputati Cruciani e Delfino sostituiscono, rispettivamente, i deputati De Michieli Vitturi e De Vilo Antonio.

**Discussione del disegno di legge: Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale (590).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sistemazione, miglioramento e adeguamento delle strade statali di primaria importanza e integrazione di fondi per l'esecuzione del programma autostradale ».

Il relatore designato, onorevole Cassiani, mi ha fatto pervenire, stamattina, una lettera, nella quale, per motivi di salute, mi prega di esonerarlo dall'incarico:

Potrei riferire io stesso, data l'urgenza del provvedimento, Poiché, tuttavia, il Ministro dei lavori pubblici intende far precedere il dibattito da ulteriori dichiarazioni, mi rimetto alla sua illustrazione.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il disegno di legge, che, a nome del Governo, ho avuto l'onore di presentare alla Camera fin dal 25 novembre dello scorso anno, riflette, in parte risolvendola, la realtà della situazione stradale ed autostradale del nostro paese. Voi

**La seduta comincia alle 9,35.**

BONTADE MARGHERITA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

avrete certamente rilevato come il Governo, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, intenda affrontare decisamente la questione delle strade o, meglio, della circolazione stradale. È, questo, un problema vitale per un paese come il nostro, problema, che, causa la conformazione geografica del nostro territorio, non si presenta di facile soluzione. Esso deve, comunque, essere assolutamente risolto, non solo per togliere diverse zone dall'isolamento, ma anche allo scopo di facilitare il turismo ed i trasporti, gli scambi, cioè, di uomini e cose da una parte all'altra del nostro paese ed, in modo particolare, fra il nostro e gli altri paesi, esigenza tanto più sentita, oggi, con l'avvento del Mercato comune europeo.

Due sono gli aspetti del problema della circolazione stradale presi in considerazione dal Governo: uno è quello tecnico-giuridico della circolazione vera e propria, e per esso è stato elaborato, su delega del Parlamento, il nuovo Codice della strada, attualmente all'esame di una Commissione ristretta cui è stato demandato il compito di vagliare gli emendamenti ad esso proposti; l'altro riguarda, invece, la rete stradale, composta, non tanto per amore di classificazione, quanto piuttosto per realtà di fatti, da strade e tracciati diversi, e cioè da autostrade, strade nazionali, strade provinciali e strade comunali.

Il Governo ha cercato di fronteggiare le esigenze dei singoli settori sottoponendo al Parlamento vari strumenti legislativi, dei quali, l'ultimo, in ordine di tempo, la legge 12 febbraio 1958, n. 126, relativa alla cosiddetta viabilità minore provinciale e comunale, riveste importanza particolare poiché con esso, mediante uno stanziamento di 180 miliardi di lire, ripartiti in dieci esercizi finanziari, vengono concessi contributi alle provincie per la sistemazione della rete stradale comunale che, per effetto di detta legge, è passata alla loro competenza.

Il disegno di legge, sottoposto oggi all'esame della Commissione, tende a completare il quadro. Dico completare, non già perché con esso sarà possibile raggiungere la perfezione, in fatto di strade, ed il sodisfacimento pieno delle esigenze del traffico, bensì perché con il disposto del provvedimento si toccheranno i limiti delle nostre disponibilità di bilancio. Questo sforzo è, in effetti, notevolissimo: ammonta a 1.061 miliardi di lire.

A proposito di cifre, mi sia consentita una osservazione. Prima di affermare con facile spirito critico ed ironia assai discutibile che la motorizzazione paga all'erario cifre colos-

sali in rapporto allo stato delle strade, si dovrebbe meditare sulla realtà dei fatti, realtà che non può essere assolutamente alterata dalla speculazione politica o da semplicistica demagogia. Senza tener conto delle spese che ogni anno lo Stato e le provincie e gli altri enti sostengono per la manutenzione e la sorveglianza di essa, ben 1.061 miliardi lo Stato, come ho detto, ha impegnato per il miglioramento della rete stradale. Ebbene un investimento di tale mole è stato determinato dall'aumento della circolazione motoristica! Non è per una finalità polemica che faccio rilevare ciò, ma solo per amore di obiettività e di chiarezza. D'altra parte, non è da pensare che io mi auguri che tale aumento subisca arresti!

È vero che esistono situazioni suscettibili di variazioni, come ad esempio quella delle autostrade, ma rimane pur sempre il fatto che la cifra di 1.061 miliardi di lire è veramente colossale e degna di particolare considerazione. Naturalmente, se i miliardi a disposizione fossero duemila, saremmo ben lieti di utilizzarli tutti, a tale fine!

Il disegno di legge che la Commissione è chiamata ad esaminare prevede una spesa di 225 miliardi di lire, dei quali 200 per la sistemazione, il miglioramento, ed il perfezionamento di una parte della rete stradale italiana, con particolare riferimento agli itinerari internazionali, e gli altri 25 per l'integrazione dei fondi per la costruzione e l'esercizio in concessione della autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara, di cui alla legge 21 maggio 1955, n. 463.

Vediamo ora cosa intendiamo dire quando parliamo di destinazione di 200 miliardi di lire al miglioramento delle strade statali nazionali. Noi intendiamo, intervenire per un certo numero di strade e, in particolare, per quelle di allacciamento con gli itinerari internazionali; e ciò, oltretutto, in applicazione della convenzione firmata a suo tempo a Ginevra, la quale fa obbligo, appunto, di provvedere alla sistemazione degli allacciamenti relativi agli itinerari internazionali. E da rimarcare che tale sistemazione delle strade collegate agli itinerari internazionali riguarda il nord, mentre, per il sud, data l'attuale carenza di strade, è previsto l'adeguamento delle già esistenti alle nuove esigenze del traffico, provvedendo, laddove è necessario, ad allargamenti, alla sistemazione del fondo, alla rettificazione di curve ed a quanto altro può essere necessario.

Complessivamente, il disegno di legge prevede l'ammodernamento di chilometri 11.380 di strade nazionali, dei quali 5.750 chilometri costituiscono il tratto italiano degli itine-

rari internazionali aventi una loro numerazione particolare, mentre i rimanenti chilometri sono inerenti a strade statali di notevole importanza agli effetti del traffico.

È da aggiungere che il disegno di legge, oltre alla sistemazione, al miglioramento e all'adeguamento del patrimonio stradale, prevede anche la eliminazione di 332 passaggi a livello, dei quali 172 lungo itinerari internazionali.

Esso, come ho già detto, prevede anche uno stanziamento di 25 miliardi, in dieci esercizi, per l'autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara il cui costo totale si aggirerà sui 75 miliardi, un terzo dei quali è, per l'appunto, a carico dello Stato.

A proposito delle autostrade, debbo mettere in evidenza il fatto che lo Stato interviene con un contributo a fondo perduto, onde permettere, con un minor onere a carico del concessionario, un minor costo di pedaggio e, quindi, economie per gli utenti.

Circa il confluire, nella costruzione di autostrade, dell'iniziativa privata accanto agli stanziamenti statali, è da dire che il progresso della motorizzazione, notevole, anzi, senz'altro superiore alle previsioni a suo tempo fatte, ha reso opportuno e necessario il favorire l'intervento del capitale privato onde avere maggiori possibilità di esecuzione di lavori autostradali.

Mi pare che il provvedimento sottoposto all'esame della Commissione sia di per se stesso estremamente chiaro; comunque, sono a disposizione per tutti i chiarimenti che possono essere ritenuti necessari.

Prima di concludere, debbo, però, aggiungere che nel provvedimento è stata introdotta una innovazione, quella di poter impegnare subito, ove sia necessario, tutta la somma, senza attendere le varie scadenze.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**CAMANGI.** Siamo certamente tutti d'accordo nel dichiarare che, ogni qualvolta il Governo presenta provvedimenti tendenti a migliorare la nostra rete stradale, non c'è che da plaudire. Personalmente, desidero dare atto al Ministro del merito di avere presentato il disegno di legge in discussione. E ciò, non soltanto per ragioni di carattere generale, ma anche per la soddisfazione di vedere assolto finalmente dal Governo un impegno che da anni attendeva di essere mantenuto: mi riferisco, in particolare, all'accordo di Ginevra del 1950, il quale, approvato solo con legge del 1956, tuttora attende di essere applicato con

la sistemazione di raccordi relativi alle strade internazionali.

Ciò premesso, mi sia consentita qualche osservazione. Innanzi tutto, desidero fare una considerazione, non già sul provvedimento in esame, bensì sulla legge 12 febbraio 1958, n. 126. Comprendo benissimo come ogni recriminazione sia inutile, tuttavia non posso fare a meno di richiamare l'attenzione del Parlamento e del Governo sul problema della cosiddetta viabilità minore, costituita dalla rete provinciale e comunale. Tale problema, a mio avviso, non è stato assolutamente risolto con l'entrata in vigore della citata legge n. 126, elaborata su una specie di transazione, per cui lo Stato concede contributi per migliorare la rete stradale, con la prospettiva che in seguito, nella sistemazione, rientri anche una parte della viabilità comunale.

Moltissime province non sono assolutamente in condizioni di sostenere nemmeno l'onere della sistemazione della rete stradale provinciale e tanto meno, quindi, potranno esserlo per quella comunale, che, purtroppo, è in uno stato di assoluto abbandono. E, quindi, necessario che Parlamento e Governo trovino, al più presto possibile, il modo di risolvere veramente in modo radicale, ed in un certo senso totalitario, il problema.

Tornando al disegno di legge, osservo che, mentre anche in questo caso si è adottato il metodo di ripartire in parecchi esercizi finanziari l'erogazione della somma per l'attuazione del programma previsto, al Ministro per i lavori pubblici è accordata la facoltà di assumere subito impegni per l'ammontare complessivo degli stanziamenti. Ciò non rappresenta un sistema ideale di buona amministrazione: è una norma alla quale bisognerebbe ricorrere proprio *in extremis*.

Un'altra osservazione riguarda l'articolo 8, con cui viene inserita una forma nuova di copertura della spesa. Questo articolo, infatti, mentre, per la copertura della spesa di lire un miliardo per l'esercizio 1958-59 provvede con la normale corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo n. 122-bis dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio stesso, per la copertura della spesa relativa agli esercizi successivi, invece, statuisce che si farà fronte con le prevedibili maggiori entrate. A me non pare necessaria tale affermazione, anche perché gli impegni che si assumono debbono essere sempre coperti, in qualche modo, da entrate sicure.

Grave, invero, dal punto di vista legislativo, se non della sostanza, appare anche

la dizione del terzo comma, sempre dello stesso articolo 8, il quale afferma che in caso diverso si provvederà mediante riduzione per pari importo dei capitoli concernenti gli stanziamenti dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici. Si vorrebbe cioè ridurre qualche cosa che ancora non esiste. Trovo pertanto opportuno eliminare questa disposizione, sia perché sostanzialmente dannosa, sia perché essa costituirebbe uno strano precedente legislativo, che, per essere incongruo e illogico, non farebbe certamente onore al Parlamento.

Mi sia, infine, consentito un riferimento di carattere, diciamo così, locale. Vorrei domandare al Ministro per quale ragione nel lungo elenco di strade statali, delle quali è prevista la sistemazione, non figura la strada denominata Mediana, quella cioè che da Roma conduce a Napoli, sulla quale ormai si svolge l'intero traffico da Roma verso il Sud, e viceversa. Si tratta, a mio parere, di una lacuna che deve essere colmata, perché questa strada ha veramente bisogno di essere sistemata.

ANGELINI GIUSEPPE. Da parte nostra dobbiamo ribadire le nostre riserve circa il modo con il quale viene affrontato il problema della viabilità delle strade statali. Ancora una volta, come è già stato quello relativo alla viabilità minore, ci troviamo di fronte ad un provvedimento di carattere limitato, parziale, che non risolve in pieno il problema. D'altra parte, mi sia consentito di ricordare alcune cifre esposte dal senatore Amiconi, in sede di discussione, al Senato, del bilancio preventivo del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1958-59, cifre che sono molto eloquenti: fino al 1950, l'investimento complessivo in tutti i settori della viabilità è stato superiore al gettito delle imposte sulla motorizzazione; nel 1950 si è raggiunto il pareggio; nel 1957, invece, contro 390 miliardi di entrate, le spese sono state di 461 miliardi.

Ricordo che coloro che hanno partecipato alla discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, hanno lamentato soprattutto l'insufficienza degli stanziamenti per la viabilità del Mezzogiorno. Ebbene, stando al grafico allegato al disegno di legge in esame, non solo non si prevedono miglioramenti, ma si fanno addirittura dei passi indietro rispetto al grafico allegato alla legge 21 maggio 1955, n. 463. Infatti, mentre in questo grafico l'autostrada Napoli-Reggio Calabria e quella Palermo-Catania, erano considerate fra le autostrade da finanziare, nel grafico allegato al disegno di legge in esame, esse figu-

rano tra quelle da realizzare in un secondo momento.

D'altra parte, è vero che nel grafico allegato al disegno di legge in esame, l'impegno per la Napoli-Bari appare confermato, ma a noi preme di sapere se i fondi per la costruzione di tale autostrada sono disponibili o meno. Ci preme, poi, di sapere se la percentuale del 25 per cento, che la legge n. 463 stabilisce di riservare alla costruzione di autostrade nel Mezzogiorno, è stata o meno rispettata; si preme, infine, conoscere come questi 20 miliardi di lire, destinati dalla legge n. 463 al miglioramento delle strade statali nel Mezzogiorno, sono stati utilizzati, perché, a quanto avrebbe detto l'onorevole Bontade, in Sicilia non ne sarebbe stata investita una sola lira.

Vi sono, poi, altre questioni di carattere particolare sulle quali intendiamo richiamare l'attenzione della Commissione. La prima riguarda l'articolo 6 del disegno di legge. Il suo contenuto ha sollevato una reazione vivacissima da parte dei comuni interessati e da parte dello stesso Consiglio nazionale dell'Associazione comuni italiani. Se tale articolo dovesse essere approvato nella formulazione proposta, i comuni verrebbero ad essere privati di un cespite rilevante, senza alcuna contropartita.

Altra questione da sollevare è quella della autostrada adriatica. A nostro parere, col darla in concessione a dei privati, sorge il pericolo di un arresto, nei lavori, a Rimini, perché da Rimini a Pescara l'esercizio dell'autostrada potrebbe non essere remunerativo come per il tratto da Bologna a Rimini.

CECCHERINI. Il disegno di legge sottoposto all'esame della nostra Commissione non può che trovare consensi e plausi fra coloro che hanno a cuore il problema dello sviluppo e del miglioramento della rete stradale in Italia. Quindi anche il mio voto sarà esplicitamente favorevole.

Il programma di ammodernamento della rete delle strade statali, previsto dal disegno di legge, è considerevole e lo sforzo da parte dello Stato per arrivare allo stanziamento di somme veramente rilevanti, per la sua attuazione, è davvero imponente. La suddivisione in parecchi esercizi finanziari della spesa prevista presuppone la realizzazione delle opere in un periodo di tempo abbastanza lungo. Vorrei, in proposito far rilevare che realizzando subito dette opere, il saggio di sconto sarebbe in parte neutralizzato dal minore costo delle opere stesse. È evidente, infatti, che il tornaconto economico, nella realizzazione di un complesso di opere pubbliche, è senza dubbio

più accentuato quanto più presto è possibile arrivare, una volta iniziate, al loro completamento.

A titolo informativo vorrei chiedere al Ministro, poiché non riesco a trovarne traccia nell'elenco inserito nella relazione che accompagna il disegno di legge, se, fra le strade di interesse internazionale che dovranno essere sistemate, è compresa anche la Carnica n. 52-bis.

Sento, infine, il dovere di manifestare qualche perplessità sulla utilità economica della costruzione dell'intero percorso dell'autostrada Bologna-Rimini-Ancona-Pescara e chiedo al Ministro se non ritenga opportuno limitare la costruzione di detta arteria al tratto Bologna-Ancona, soprassedendo, almeno in un primo tempo, all'appalto dei lavori per il tratto Ancona-Pescara, tratto che l'A.N.A.S. potrebbe provvedere a sistemare convenientemente a strada.

DELFINO. Esprimo la soddisfazione delle popolazioni del versante adriatico per l'atto di giustizia che viene compiuto nei loro confronti con il provvedimento in esame, tendente, fra l'altro, ad integrare i fondi già stanziati per il completamento dell'autostrada Bologna-Pescara. Questa arteria non risulterà affatto antieconomica, come ritiene l'onorevole Ceccherini, in quanto, già ora, la maggior parte del traffico da Milano verso il Sud preferisce svolgersi sulla strada nazionale adriatica, che è pianeggiante, a differenza di altri tracciati del versante occidentale, i quali presentano talvolta dislivelli notevoli. Sarebbe assurdo, d'altro lato, limitare la costruzione dell'autostrada al tratto Bologna-Ancona, perché lo scopo dell'autostrada Bologna-Pescara non è certo quello di collegare semplicemente l'Emilia alla riviera adriatica con fini prevalentemente turistici. Se mai, una volta raggiunta Pescara, si potrà esaminare la possibilità di una ulteriore prosecuzione verso il Sud.

Il Presidente del Consiglio, nel suo discorso programmatico, parlando della viabilità affermava, fra l'altro, la necessità di costruire strade che attraversassero le zone depresse. Un tracciato che indubbiamente recherebbe notevoli benefici a numerosa popolazione ed a ben tre regioni, potrebbe essere, ad esempio quello da Pescara a Napoli. In merito, fin dall'agosto dello scorso anno, ho presentato una proposta di legge che non è stata ancora esaminata. Propongo, pertanto, un emendamento al disegno di legge in esame, inteso a stabilire che venga posto allo studio il progetto per il tracciato Pescara-Sulmona-Napoli. Mi riservo, inoltre, di presentare un ordine del giorno per

invitare il Governo a presentare al Parlamento nuovi provvedimenti atti ad ampliare il programma dei lavori stradali, anche in considerazione del fatto che il disegno di legge in esame prevede a tal fine una spesa di 200 miliardi contro i 300 di cui in un primo tempo si era parlato.

CERVONE. Dopo quanto detto dagli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto, ritengo inutile soffermarsi sugli aspetti positivi del disegno di legge in esame. Mi limiterò ad osservare che è stata sollevata la solita questione, più volte dibattuta in seno alla nostra Commissione, della viabilità minore, con conseguente richiesta di maggiori finanziamenti per la sua integrale soluzione. A me pare che debba essere, invece, accettato una specie di gradualismo nei provvedimenti da adottare, e ciò per il semplicissimo fatto che non esiste la possibilità di fare tutto contemporaneamente. In effetti, il Governo sta facendo il possibile per giungere, sia pure gradualmente, alla sistemazione della viabilità del nostro paese, sia per quanto riguarda il settore delle autostrade e della strade nazionali, sia per quanto concerne il problema della viabilità minore.

Circa il piano poliennale, concordo con l'onorevole Ceccherini. È vero, infatti, che il tasso diminuisce ed è anche cosa certa che il differimento dei lavori comporta un aumento di spesa, perché i costi con l'andar del tempo non diminuiscono, almeno stando all'andamento attuale degli stessi.

Detto questo, debbo sollevare anch'io alcune obiezioni sull'articolo 6 del disegno di legge. In proposito, pongo un problema di merito ad uno di procedura.

Nel merito, se i materiali occorrenti per la costruzione, per la riparazione e la manutenzione delle strade e delle autostrade eseguite direttamente dall'A.N.A.S., o date in concessione, debbono essere esenti dalle imposte di consumo, altrettanto dovrebbe essere stabilito per quelli occorrenti alle opere eseguite dalle amministrazioni provinciali. Ancora, appare strano che, mentre, da una parte, concediamo dei contributi alla finanza locale per la sistemazione della viabilità minore, dall'altra, togliamo alla stessa finanza la possibilità di reperire dei fondi quanto mai necessari per la vita dei nostri comuni.

Circa il problema di procedura, cui ho dianzi accennato, io non so se sia bene continuare la nostra discussione, senza avere il parere della Commissione finanza e tesoro, dato che il disegno di legge investe anche dei problemi che ritengo esulino dalla nostra competenza. Io sto echeggiando un poco, onorevoli

colleghi, la preoccupazione di moltissimi comuni per le continue difficoltà di bilancio in cui versano, causa la perdita degli introiti loro derivanti dalle imposte di consumo, per le quali vengono, più o meno frequentemente, concesse esenzioni.

Almeno si sapesse che l'esenzione prevista dal disegno di legge in esame è intesa al raggiungimento di una diminuzione di costo o al reinvestimento, della somma relativa, in altri lavori stradali; allora non insisterei ulteriormente perché, per lo meno, se ne avvantaggerebbe, in un certo senso, la finanza dello Stato. Ma sono piuttosto scettico in materia, anzi, potrei dire del tutto incredulo. Sappiamo bene come vanno a finire queste cose: le opere non verranno a costare di meno ed i comuni sopporteranno indarno un sacrificio economico notevole.

SARTI. Penso che il piano di sistemazione stradale predisposto dal Governo e sottoposto oggi all'esame della Commissione, dovrebbe essere legato alle esigenze del traffico stradale, tenendo tuttavia in considerazione le diverse possibilità, per le provincie interessate, di poter far fronte, o meno, per la parte che loro riguarda, a dette esigenze. Prendiamo, ad esempio, la provincia di Cuneo, che amministra ammirabilmente una rete stradale provinciale, approfondendo in essa somme notevoli. Con la nuova sistemazione, essa verrà gravata di circa 3.000 chilometri di rete stradale di provenienza comunale. Orbene, stante il congegno della erogazione dei proventi dell'imposta generale sull'entrata, basato sulla forza numerica della popolazione amministrata e non sulla estensione della rete stradale di competenza o sulla estensione del territorio, la citata provincia di Cuneo viene a trovarsi in una singolare situazione nei confronti di altre provincie. Per quelle provincie, infatti, che abbracciano un territorio vasto, ma hanno per contro una popolazione che, per una serie di fenomeni, è in fase di diminuzione, si viene a creare una notevole sperequazione nei confronti di quelle provincie che hanno, viceversa, una forte popolazione concentrata in un territorio relativamente limitato. Richiamo, pertanto, l'attenzione del Ministro su tale situazione, nella speranza che, nel corso di attuazione del piano di sistemazione della rete stradale così lodevolmente predisposto, le provincie che vengono a trovarsi nelle condizioni da me esposte possano essere aiutate con l'erogazione di un contributo maggiore.

Ritornando al disegno di legge in esame, debbo far rilevare che, nella provincia di Cuneo, due strade statali, la n. 20 del

Colle di Tenda è la n. 29 del Colle di Cadibona, hanno una notevole importanza internazionale e pertanto la loro sistemazione dovrebbe essere completa, e non limitata a dei soli tratti. La prima di dette strade, infatti, entra, in parte, in territorio francese, giunge poi nuovamente in Italia per la valle inferiore del fiume Roja, ed arriva fino a Ventimiglia. È una delle vie naturali di comunicazione fra l'Italia e la Francia e su di essa il traffico è veramente intenso, specialmente in seguito alla mancata ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Nizza che avrebbe potuto servire a decongestionare gran parte del traffico commerciale fra il Piemonte e la Francia. Essa, con tutto ciò, è piuttosto stretta e presenta ed ha, per giunta, in diversi tratti delle strozzature; da qui la necessità che la sua sistemazione debba essere integrale. La seconda strada da me citata, quella n. 29 del Colle di Cadibona, riveste pure una notevole importanza, sia agli effetti del traffico internazionale, sia perché serve al decongestionamento dell'intenso traffico fra due regioni ad altissimo indice di motorizzazione. Anche di questa, dovrebbe essere, pertanto, sistemato l'intero percorso.

AMENDOLA PIETRO. Concordo con quanto è stato detto sulla opportunità di approvare il disegno di legge in esame, contro il quale, in effetti, non si può prendere alcuna posizione.

Concordo anche sulla opportunità di evitare, per quanto possibile, il ricorso ad impegni poliennali per l'esecuzione delle opere stradali previste.

Non condivido, invece, la perplessità manifestata, per quanto riguarda la copertura della spesa.

È senza dubbio generico dire che la spesa sarà coperta dalle maggiori entrate e — per cautela — in caso che queste maggiori entrate in effetti non vi siano, con la riduzione di altri capitoli del bilancio. Però, formalmente almeno, la cosa può andare. Dal punto di vista sostanziale, è evidente che si è trovato un espediente più elegante, più corretto, per aggirare l'ostacolo rappresentato dall'articolo 81 della Costituzione.

Premesse queste osservazioni, vorremmo porre una serie di domande all'onorevole Ministro per i lavori pubblici, domande alle quali lo pregheremmo di voler dare una risposta o stamane stessa o in una successiva seduta.

Osserviamo, anzitutto, per quanto concerne i 1061 miliardi investiti dallo Stato nella viabilità, che questa cifra è il compendio di altre cifre le quali, a volte, come nel caso delle autostrade, comprendono, non soltanto l'impe-

gno finanziario dello Stato, ma anche quello dei terzi, e a volte, invece, come nel caso della legge n. 126, vanno limitate al solo impegno dello Stato, e non comprendono quello che sarà il contributo, nel caso specifico, delle provincie.

In secondo luogo, è da dire che una cifra simile, per di più scaglionata in un certo numero di anni, non è tale da stroncare quelle che l'onorevole Ministro ha chiamate speculazioni di carattere politico e demagogico e nemmeno tale da fugare, noi diciamo, le più oneste preoccupazioni nutrite in perfetta buona fede da parte nostra. Questo si può dire, tenendo conto delle tante osservazioni che si fanno in questo campo e che, a volte, provengono anch'è da parte di autorevoli esponenti della maggioranza.

Ora, affinché sia fatta luce in maniera chiara e definitiva in questi punti, noi pregheremo l'onorevole Ministro di volerci dire, in questa o in altra seduta, qualche cosa di preciso per quanto concerne l'esborso da parte dell'erario, attraverso leggi speciali, particolari, e così via. E desideriamo conoscere questo impegno, non soltanto nella cifra globale, ma anche scaglionata nel tempo. Ci dica l'onorevole Ministro qual'è esattamente questo impegno dello Stato, nel suo complesso e nel suo frazionamento nel tempo, per modo che noi si possa valutare la portata reale dello sforzo che lo Stato andrà a fare in questo settore. Ci dica anche l'onorevole Ministro quale l'ammontare complessivo e la ripartizione nel tempo degli impegni locali, dei concessionari e così via. Ci dica, infine, l'onorevole Ministro, in dettaglio, per settori e complessivamente, quali cifre sono state già spese e quali sono state effettivamente impegnate per lavori, per opere che si svolgono in questo o nei prossimi esercizi.

Soltanto quando avremo questi dati, queste cifre parziali e complessive, noi, ripeto, potremo giudicare in maniera esatta e definitiva quello che è lo sforzo che ha fatto e fa lo Stato, e non soltanto lo Stato, in questo settore così delicato, in un problema così grave come quello della viabilità. E questo è necessario anche per mettere in chiaro la questione che quotidianamente si solleva da più parti e con sempre maggiore insistenza: la motorizzazione rende di più di quanto non riceva! Evidentemente, se i mille e più miliardi venissero spesi in un paio di esercizi, in quel caso la motorizzazione darebbe di meno di quello che riceve. Ma, se vengono scaglionati nel tempo, allora sussiste questa sproporzione che

è stata denunciata anche lo scorso anno dall'onorevole Amiconi.

È, sempre per avere un quadro chiarissimo, poiché noi facciamo per così dire il punto della situazione, l'onorevole Ministro dovrebbe dirci, se fosse possibile, quello che oggi noi possiamo fare e quello che non possiamo fare per i limiti finanziari che vi ostano, come pure farci conoscere esattamente quali sono la necessità attuali del paese in materia di viabilità.

Sarebbe, altresì, interessante sapere — oggi siamo nel 1959, è vero, ma ci preoccupiamo logicamente pure di problemi futuri! — quali sono le prospettive circa lo sviluppo futuro della motorizzazione.

Noi, infatti, dobbiamo anche tempestivamente occuparci e preoccuparci del fatto che, come qualcuno afferma, quello che oggi si fa, potrebbe non essere adeguato rispetto al bisogno attuale, ed anche e soprattutto rispetto a quello che sarà lo sviluppo futuro della motorizzazione.

C'è poi un'altra serie di quesiti che riguardano il Mezzogiorno d'Italia, utili al fine di meglio precisare l'esposizione dell'onorevole Angelini.

La legge n. 463 dice che almeno il venti per cento dello stanziamento previsto, ossia venti miliardi, dovessero essere riservati al meridione d'Italia. Orbene, preghiamo l'onorevole Ministro di volerci precisare in dettaglio gli impegni presi sui 100 miliardi, in modo che il Parlamento possa giudicare se quella percentuale del venti per cento riservata al mezzogiorno d'Italia è stato un impegno mantenuto o meno dal Governo.

Preghiamo l'onorevole Ministro di dirci anche, per quanto riguarda il programma di ammodernamento delle diverse arterie stradali previsto con questo disegno di legge sottoposto al nostro esame, quale è, sui previsti 10.650 chilometri circa, la percentuale che spetta al Mezzogiorno d'Italia.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Per questo è sufficiente fare la somma! Le cifre son lì. Prenda carta e matita.

AMENDOLA PIETRO. Anche perché, tra la legge n. 463 e l'attuale in discussione, è intervenuta la nuova legge di proroga della Cassa per il Mezzogiorno, la quale stabilisce certe percentuali fisse di investimenti in opere pubbliche del Mezzogiorno d'Italia, corrispondenti al rapporto esistente tra popolazione del Mezzogiorno d'Italia e popolazione del resto del paese.

Infine, desidereremmo sapere dall'onorevole Ministro a che punto si trova la progettazione e, quindi, la realizzazione della auto-

strada Napoli-Bari e, anzitutto se, sui 100 miliardi della legge n. 463, è stato fatto l'accantonamento dello stanziamento per questa autostrada, così come previsto da un esplicito articolo della legge. Non vorrei, cioè, che tutto fosse andato a carte quarantotto! Tale sospetto trova possibile fondamento nella diceria che quest'opera tarderebbe ad essere realizzata, non solo per via di certe beghe di carattere elettorale esistenti tra Avellino e Benevento, ma anche perché non ci sarebbe nessun privato concessionario che gradisca l'assunzione di questa strada in concessione. Ora, se effettivamente le cose dovessero stare così, noi riteniamo che per il Mezzogiorno, dato che sono in giuoco interessi e fini squisitamente sociali, dev'essere lo Stato stesso ad assumere direttamente il compito e l'onere della costruzione e della gestione della nuova autostrada.

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Questo la legge non lo consente. E, oltretutto, bisognerebbe trovare i relativi fondi!

AMENDOLA PIETRO. Nel caso, si faccia anche questo, magari con una modifica agli articoli della legge. L'A.N.A.S., all'occorrenza, può sempre emettere altre obbligazioni!

Queste sono le nostre richieste, alle quali attendiamo una precisa risposta da parte dell'onorevole Ministro.

MISEFARI. Da parte mia voglio dire questo, onorevoli colleghi, che sono d'accordo in parte con l'onorevole Camangi e quasi in tutto con i colleghi onorevoli Angelini e Amendola, sulle domande che sono state poste e sulle considerazioni di carattere generale. Io vorrei, soprattutto, sottolineare il mio accordo circa la valutazione da dare a questo disegno di legge, che, per me, è oltretutto disorganico, fino al punto da condurre ad un certo squilibrio tra quello che è l'investimento generale e settoriale, e quelle che sono le entrate che presumibilmente si potranno, poi, ricavare.

Io, però, voglio soprattutto soffermarmi sull'insufficienza degli investimenti, per quanto riguarda il Mezzogiorno, e io faccio mie le domande in proposito poste dal collega onorevole Amendola all'onorevole Ministro. Credo che debba essere portata di nuovo all'attenzione di questa Commissione la questione della politica negativa, chiamiamola così, nei riguardi del Mezzogiorno. Non voglio essere polemico, ma evidentemente debbo sottolineare che anche in questa sede e in questa occasione vanno ribadite certe questioni, già da me esposte in aula quando si trattò delle autostrade ed anche della rete stradale di

tutto il mezzogiorno d'Italia ed, in particolare, della Calabria.

Qual'è la ragione — chiedo all'onorevole Ministro — per cui nel grafico annesso alla legge n. 463 era prevista l'autostrada anche per il tratto Napoli-Reggio Calabria e per il tratto Palermo-Catania, mentre ora, nel nuovo grafico annesso al presente disegno di legge, questi tratti non figurano più che come autostrade da realizzare in un secondo tempo?

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Questi tratti non riguardano il programma di autostrade da costruire con precedenza!

MISEFARI. Allora, io debbo affermare che le proteste del Mezzogiorno hanno giusto fondamento, se non altro, perché a suo tempo personalmente l'onorevole Ministro ha assunto precisi impegni in proposito. Ho qui davanti a me il testo di qualche telegramma e di qualche dichiarazione dell'onorevole Ministro, affermazioni precise con le quali egli si è impegnato a far proseguire questi tratti di autostrada fino a Reggio Calabria ed anche oltre, nell'isola siciliana. Afferma un nostro giornale che «...il Ministro dei lavori pubblici, rispondendo ad un'interrogazione del senatore Militelli, ha assicurato che l'autostrada del sole raggiungerà Salerno con doppia carreggiata e che, per la Salerno-Battipaglia, si stanno predisponendo i progetti esecutivi, in quanto è prevista nel nuovo piano la costruzione di questo tratto che non è compreso nel primo programma».

A questo punto, forse non è male ricordare che l'autostrada del sole è nata, come idea, al convegno di Stresa proprio per dare al sud uno sbocco verso i mercati internazionali. E si è parlato, ricordo, della sua necessità « quale strumento insostituibile di rapido e moderno collegamento fra le regioni industrializzate d'Italia e i mercati del sud »! Mi pare che di questo bisognerebbe tener conto. Con il progetto in esame, invece, si è dimenticata la necessità di procedere per questa via o, quanto meno, non ci vien data alcuna garanzia di realizzazione e di realizzazione rapida del logico completamento dell'autostrada del sole. Eccomi, quindi, a chiedere al Governo quali impegni intenda assumere, non soltanto per quanto concerne i finanziamenti, ma anche per quanto attiene al tempo.

BUSETTO. Vorrei porre all'onorevole Ministro e agli onorevoli colleghi che partecipano con tanto interesse a questa discussione, veramente importante, una questione che è di fondo e che, in sostanza, si ricollega, sotto un certo aspetto, ad un'affermazione che lo stesso onorevole Ministro ha fatto



quando ha detto che tutto quel che vien fatto per le strade è sempre insufficiente in definitiva rispetto alle esigenze. Cioè mi pare di rilevare che vi è in tutti uno stato direi più che di animo o di coscienza, di insoddisfazione generale, per la non adeguatezza della rete stradale — autostrade, strade, sul piano nazionale, su quello provinciale e ancor più su quello comunale — a quelli che sono i bisogni, le necessità e soprattutto di fronte a quelle che sono le previsioni circa l'intensificazione, le prospettive degli incrementi che subirà la nostra circolazione stradale per lo sviluppo crescente della motorizzazione nel nostro paese, dei trasporti delle persone e delle cose. E quando dico questo, mi riferisco anche all'incremento del reddito che questo sviluppo nel settore dei trasporti su strada dà all'economia generale del nostro paese.

Noi ci troviamo di fronte ad un problema che ha aspetti quantitativi, per quanto riguarda la necessità di adeguare il finanziamento a questo sviluppo, per quanto riguarda i collegamenti del traffico nazionale con quello internazionale e di fronte anche a un problema qualitativo, per i rapporti che, si stabiliscono, fra questo incremento stradale e lo sviluppo dell'economia del nostro paese. Per cui diciamo che se anche questa nuova legge, come ha detto l'onorevole Amendola, venisse da noi approvata, non si può non concludere che disegni di legge come questo, proposte come quelle in esso contenute, sono sempre parziali e limitatissime di fronte ad un problema che, nel suo insieme, è veramente macroscopico sia sul piano quantitativo che qualitativo.

Ora, quando noi pensiamo che oggi ci troviamo di fronte a 500 chilometri di autostrade (Atti parlamentari: relazione dell'onorevole Amigoni sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici dell'esercizio finanziario 1958-59) e alla esigenza di avere in totale 2.000 chilometri di autostrade, e se aggiungiamo che, dopo l'applicazione della legge n. 126, in base alle norme in essa contenute per la classificazione delle strade di uso pubblico ed alle costruzioni in corso, si debba ritenere che fra 6-8 anni la rete viaria italiana dovrà subire mutamenti radicali e cioè, il passaggio dagli attuali 25.000 chilometri di strade statali a 35.000 chilometri dai 45.000 chilometri di strade provinciali attuali a 85.000 chilometri, e se questo stato di cose lo mettiamo in confronto a quelli che sono i prevedibili sviluppi del volume del traffico — ed ecco gli aspetti quantitativi del problema! — noi abbiamo un quadro abbastanza eloquente della

situazione attuale e per quanto riguarda il futuro. Uno, studioso, il professor Vezzani, un tecnico della materia, prevede per il 1962 un aumento, per gli autoveicoli, in genere elevatissimo, pari a 1.885.000 unità. Il professor Zignoli spinge le previsioni fino al 1965 con 2.220.000 unità. Sappiamo che questo aumento nella motorizzazione incide come aumento dei traffici soprattutto sui percorsi delle strade statali e provinciali per cui le statali, anzi le autostrade e le statali da una parte e le provinciali, vale a dire quelle strade comunali che con la legge n. 126 sono ora divenute provinciali, dall'altra, dovrebbero veramente costituire motivo della maggiore preoccupazione tanto da parte nostra che da parte del Ministero e quindi dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

Se, pensiamo poi alla somma globale degli investimenti che sarebbero necessari — e, si noti, sono tutti investimenti produttivi, per tutti quegli incrementi che si verificano nello sviluppo della economia nazionale — ci rendiamo conto di quale importanza abbia l'adeguamento della spesa alle esigenze del miglioramento della nostra viabilità.

Ora, se in confronto a queste esigenze prendiamo in esame tutte le spese che sono state effettuate, sono d'accordo con quanto ha detto l'onorevole Amendola, in quanto l'onorevole Ministro ha dato qui una cifra generale; però attraverso una risposta più precisa, credo che, se si procede nella valutazione effettiva di quello che si vuole fare, si può passare a cifre superiori! — Anzi si deve constatare che questi stanziamenti sono inadeguati, soprattutto in relazione all'incremento che (tassa di circolazione, tassa sulla benzina, ecc.) la circolazione sulle strade nazionali ha determinato in favore dell'erario dello Stato.

Dico subito che la nostra parte non è certamente in favore delle imposte di scopo; ci rendiamo conto però della situazione: è la situazione che impone certi criteri. Comunque, a questo proposito, qualche proposta di carattere concreto si può fare.

È già stato detto che siamo arrivati ad un gettito generale di 400 miliardi. In soli tre anni, dal 1955-56 fino al 1957-58, l'incremento è stato di 269 miliardi di lire. Ho fatto alcuni calcoli per valutare l'entità degli investimenti produttivi effettuati nel settore stradale rispetto agli investimenti generali nel complesso delle opere pubbliche. Non voglio ora tediare nessuno con dei dati statistici e però devo dire di aver ricavato questa considerazione di carattere generale: che questo

valore degli investimenti, in senso percentuale, in fondo, dal 1954 in poi, anno per anno, in rapporto sia all'aumento del reddito nazionale (perché dobbiamo stabilire certi rapporti, altrimenti non possiamo fare certe considerazioni in base a determinati valori!) sia in rapporto agli investimenti fissi che sono avvenuti da parte dello Stato, questo valore degli investimenti nelle opere stradali, dicevo, si mantiene pressapoco secondo una costante, se vogliamo vedere le cose secondo un'immagine grafica: 1954: 27 per cento; 1955: 27,9 per cento; 1956: 29,1 per cento; 1957: 28,6 per cento. Ma, se consideriamo, ad esempio, i rapporti fra le entrate assegnate all'A.N.A.S. e i proventi dati dalla tassa di circolazione degli autoveicoli, è vero o no, onorevole Ministro, che questo contributo all'A.N.A.S. sulle tasse autoveicoli, è quasi fermo da anni ormai alla cifra irrisoria di 181 milioni? Se sbaglio mi corregga.

Ma c'è di più. Pur essendo nel frattempo, e, cioè, in dieci anni, aumentati i veicoli di dieci volte almeno ed i proventi stradali di ben undici volte, le entrate complessive dell'A.N.A.S., in termini reali di moneta sono equivalenti a quelle del 1948! E, questo, anche per quanto riguarda gli investimenti della Cassa per il Mezzogiorno. Per cui, riferendomi anche al famoso ordine del giorno esaminato, discusso ed approvato in precedenza, quando si discusse in seno alla Commissione lavori pubblici il 26 aprile 1955 la legge n. 463 (il piano Romita), io ritengo che si possa, senza pensare ad imposte di scopo e senza sconvolgere il carattere unitario del bilancio, senza essere tentati da quel certo articolo della Costituzione, ricorrere ad un prelievo, anche modesto, sui proventi in questione. Per esempio: il 10-12 per cento all'anno soltanto sugli incrementi che di anno in anno registra il gettito relativo alle imposte sulla motorizzazione in generale. Noi ci potremmo trovare così in un decennio con una cifra a disposizione di 550 miliardi complessivamente. Alla fine del decennio noi potremmo, trovandoci di fronte alla cifra di 550 miliardi, far fronte, scaglionando la spesa in quei dieci anni, con 170 miliardi al passaggio delle strade provinciali a statali (i famosi 20.000 chilometri) e, la cifra rimanente potrebbe essere messa a disposizione per incrementare i 180 miliardi previsti dalla legge 12 febbraio 1958, n. 126 onde aiutare le amministrazioni provinciali a far fronte all'onere rappresentato dal passaggio delle strade comunali a provinciali. Perché, sappiate, molte province si rifiutano di attenersi allo spirito e alla lettera della

legge n. 126 in quanto l'attuazione di essa sconvolgerebbe completamente i bilanci attuali delle stesse amministrazioni provinciali.

E, noi, a questo proposito presenteremo un emendamento.

Un'ultima questione è quella relativa al pensiero dell'onorevole Ministro in merito all'attuazione dell'autostrada Bologna-Ferrara-Rovigo-Padova., molto importante perché verrebbe a collegare le Tre Venezie all'autostrada del sole mediante l'arrivo a Bologna, a collegare in una triangolazione fondamentale la viabilità autostradale dell'Italia settentrionale, saldandosi con la Torino-Milano-Brescia-Verona-Vicenza-Padova. E, praticamente questa saldatura avverrebbe a Padova. Per cui, anzi, io in altre sedi ho sempre sostenuto che la stessa costruzione dell'autostrada Bologna-Padova, doveva secondo me precedere la stessa autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova.

Anche su questa questione chiederei una risposta da parte dell'onorevole Ministro.

DE PASQUALE. Io sul programma statale relativo alle strade sono d'accordo con le osservazioni e con le richieste fatte dai colleghi della mia parte e, quindi, mi rifaccio ad esse senza ripeterle. Desidero, quindi, limitarmi a richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro e degli onorevoli colleghi membri di questa Commissione sul problema delle autostrade in Sicilia.

Noi concordiamo con l'onorevole Cervone quando afferma la necessità di rispettare una certa gradualità, ma aggiungiamo che deve essere applicato anche il criterio di un'equa ripartizione degli stanziamenti per le autostrade tra il nord e il mezzogiorno d'Italia e in particolare la Sicilia.

L'onorevole Ministro ha detto che sono stati spesi 456 miliardi per autostrade. A parte che in questa materia le cifre possono essere contestate in tanti modi...

TOGNI, *Ministro per i lavori pubblici*. Sono stati spesi o sono in corso di spesa!

DE PASQUALE. ...una cosa è, comunque, incontestabile: mai un centesimo è stato speso per autostrade in Sicilia! E questo è tanto più grave se si tien conto della gravità della situazione in cui si trova la rete stradale siciliana. Ora, le richieste in Sicilia sono l'autostrada Palermo-Catania e quella Catania-Messina. La Palermo-Catania, come è stato già detto, era inclusa nel precedente programma ed ora non c'è più, mentre, la Messina-Catania non è stata mai inclusa in alcun programma, malgrado si trovi in base alle statistiche della stessa A.N.A.S. al terzo posto fra le strade d'Italia per il traffico. Se è vero,

come asseriva poco fa l'onorevole Ministro, che la percentuale del traffico deve essere un motivo di priorità per stabilire il criterio di valutazione quanto a precedenza, io credo che la Messina-Catania dovrebbe essere posta al terzo posto anche sui programmi!

Comunque c'è, ora, nella situazione un fatto nuovo sul quale chiedo di portare la loro attenzione all'onorevole Ministro e a questa Commissione; un fatto nuovo di grande importanza, che, secondo me, dovrebbe convincere la Commissione lavori pubblici e tutti quanti noi a prendere in speciale considerazione questo problema delle autostrade in Sicilia. Come gli onorevoli colleghi sanno e certamente l'onorevole Ministro sa, su proposta del Governo regionale siciliano, l'Assemblea regionale siciliana ha votato alla quasi unanimità ed ha, quindi, approvato la legge per le autostrade siciliane. Questa legge all'articolo 1 dice esattamente: « Il Governo della regione è autorizzato, ad integrazione del contributo statale, a provvedere alla costruzione di tratti funzionali, compresi nei progetti delle autostrade Palermo-Catania e Catania-Messina, la cui esecuzione si appalesi indifferibile ai fini delle immediate esigenze di sviluppo dell'economia della regione ». La legge regionale provvede, quindi, allo stanziamento di fondi della regione siciliana ad integrazione dell'apporto statale; e questo perché la competenza primaria, circa le strade, è dello Stato e non già della regione.

« Per l'attuazione di queste finalità è autorizzata la spesa ripartita di 24 miliardi da iscriverne per milioni 2.000 nell'anno finanziario in corso; milioni 1.500 in ciascuno degli esercizi finanziari 1959-1960 e 1960-61; milioni 2.000 in ciascuno degli anni finanziari 1961-62 e 1962-63; milioni 3.000 nell'anno finanziario 1963-64; milioni 4.000 in ciascuno degli anni finanziari dal 1964-65- al 1966-67 ». Quindi la regione stanZIA 24 miliardi: 20 per l'esecuzione dell'autostrada Palermo-Catania, 2 per l'autostrada Messina-Catania, più altri 2 miliardi per opere stradali di collegamento, ecc. Il tutto ad integrazione di quanto lo Stato vorrà fare.

Le promesse in questo campo, a parte quella contenuta nella legge n. 463, sono state molte, comprese quelle verbali dell'onorevole Ministro per i lavori pubblici, fatte di recente, in occasione della celebrazione dell'anniversario del terremoto della città di Messina. Quest'ultime sono esplicite. Il Ministro per i lavori pubblici ha promesso un immediato intervento, con questa legge, circa il finanziamento di qualche autostrada in Sicilia ed ha chiesto alla deputazione siciliana di mettersi d'accordo circa la priorità da dare all'uno o all'altra autostrada. Dopo tutto ciò, io ero certo o, quanto meno, speravo che gli stanziamenti deliberati dalla regione avrebbero, per lo meno loro, determinato l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ad apportare qualche emendamento al disegno di legge in esame allo scopo di prevedere il finanziamento statale delle due autostrade in Sicilia. Poiché egli non lo ha fatto — nella sua relazione è apparso chiaro questo! — presentiamo noi un emendamento all'articolo 2 per un aumento di spesa pari a venticinque miliardi da desinare e ripartire opportunamente nel senso indicato. Tutto questo è doveroso da parte nostra oltretutto perché, diversamente, la legge regionale siciliana che stanZIA 24 miliardi rimarrebbe inoperante.

PRESIDENTE. Data l'ora tarda e il numero rilevante degli onorevoli deputati ancora iscritti a parlare, ritengo che sia opportuno rinviare il seguito della discussione generale ad una prossima seduta.

Se non vi sono osservazioni così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 12,15.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI